

Scheda B8_Itinerari secondari

Intersezioni semaforizzate, non semaforizzate e con rotonda

La sicurezza reale e percepita di un percorso ciclabile è data da numerosi accorgimenti, il più importante è il rispetto della visuale reciproca tra ciclista e automobilista o pedone.

L'attrattività e l'appetibilità di un percorso ciclabile, cioè la convenienza per il ciclista di percorrere le corsie ciclabili piuttosto che rimanere sulla sede stradale, è frutto, oltre che dalla sicurezza reale o percepita, soprattutto dall'evidenza del diritto di precedenza che il percorso ciclabile assume in corrispondenza delle varie intersezioni: dal passo carraio poco frequentato alla strada laterale di grande frequentazione.

Monodirezionali e intersezioni semaforizzata



Si vede come elemento di pregio la segnaletica direzionale a terra per le biciclette, e come elemento di criticità la mancanza della lanterna semaforica dedicata alla bicicletta

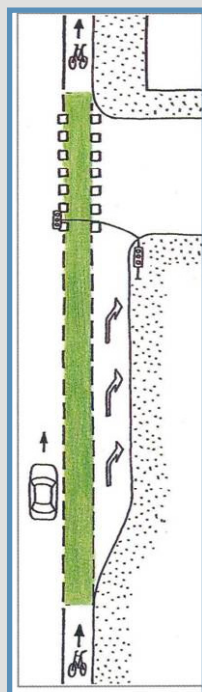
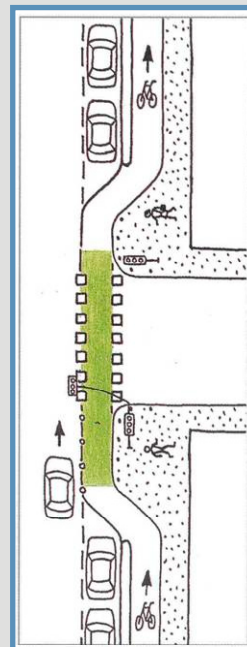
Monodirezionali e intersezioni non semaforizzata



Intersezioni di corsie ciclabili



Francia, situazione ottimale, la bici da sede propria diventa corsia ciclabile nell'intersezione e passa davanti, la componente pedonale passa dietro
A lato schema funzionale tratto da pubblicazione del Certu



Francia, situazione ottimale, la corsia ciclabile viene maggiormente evidenziata per dare sicurezza e visibilità alla componente ciclabile che prosegue dritta. A lato schema funzionale tratto da pubblicazione del Certu

Le bici in rotonda

Le rotonde rappresentano un elemento di criticità per il traffico delle biciclette; ci sono più soluzioni che dipendono dal raggio della rotonda e dalla quantità di traffico pesante transigente. Il progettista deve prevedere la sicurezza ciclabile come un obiettivo progettuale e valutare bene la soluzione da adottarsi.

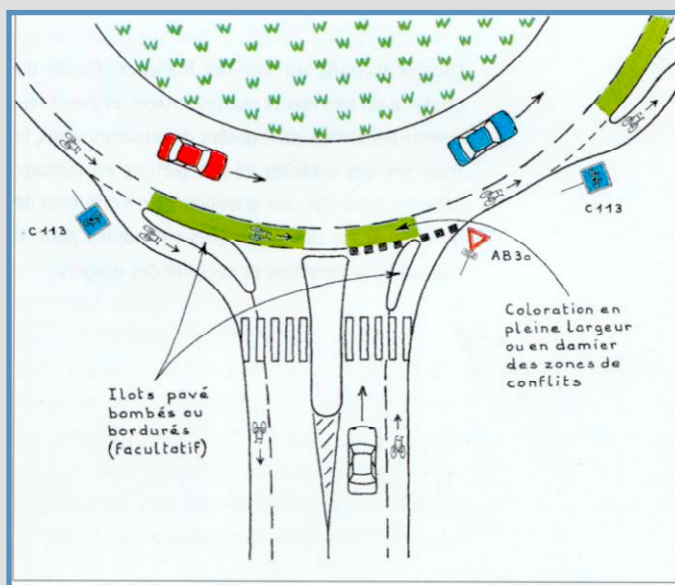
Per corsie ciclabili attraversanti rotonde con raggio inferiore ai 15-16 metri è consigliato realizzare la soluzione definita Banane Vélo; per i diametri minori c'è il rischio che il traffico pesante transigente invada con la parte anteriore dei veicoli l'anello ciclabile.

Per rotonde più grandi ove le velocità tangenziali dei veicoli in anello sono maggiori è preferibile portare la ciclabile sul marciapiede.

Corsia ciclabile in rotonda



Bolzano

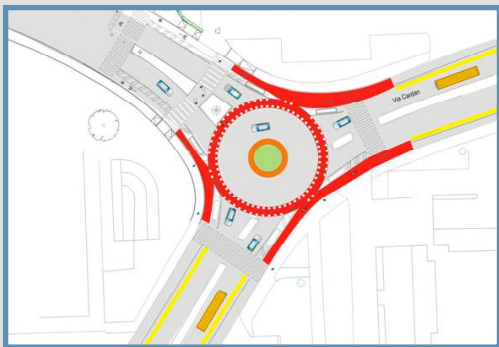


Esempio di Banane Vélo
schema funzionale tratto da pubblicazione del Certu - Francia

BANANE VELO sormontabili

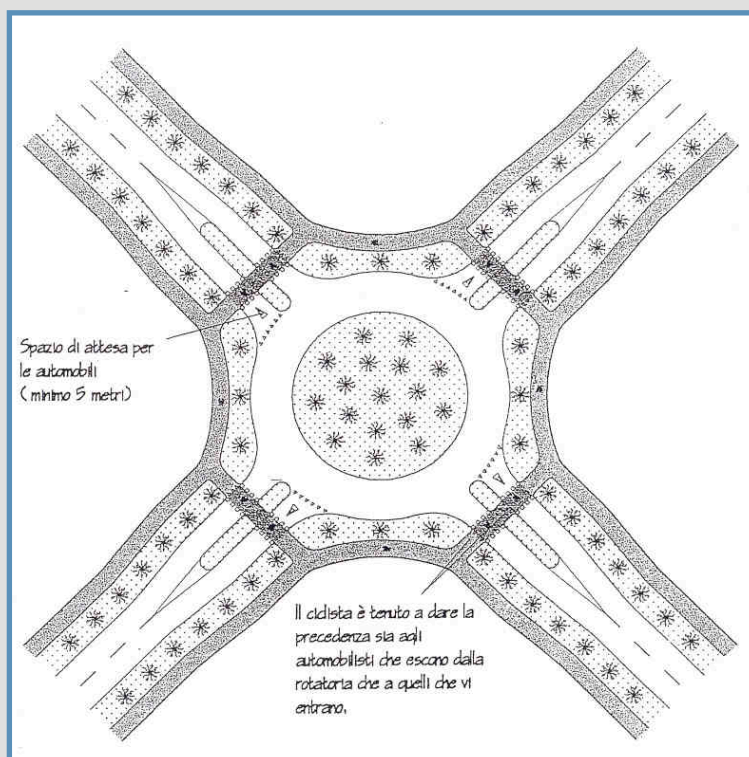


Caso francese - in caso di traffico pesante di grandi dimensioni scarso, e di grande flusso ciclabile, consente di realizzare corsie di sbocco per gli autoveicoli anche di dimensioni ridotte



Banane Vélo, caso realizzato a Padova

ciclabile esterna alla rotatoria



Schema funzionale tipo

la sicurezza è garantita da:
effetto rallentante della rotatoria
isola salvagente sull'ago
eventuale piattaforma rialzata

Fonte: "Manuale piste ciclabili" di Cozzi, Ghiacci e Passigato, edito da Sole 24 ore

ciclabile esterna alla rotatoria



Padova, rotatoria con percorso esterno monodirezionale, tutti gli attraversamenti sono rialzati



Tutti gli attraversamenti sono rialzati



Tutti gli attraversamenti sono rialzati

Monodirezionali e "case avanzate"



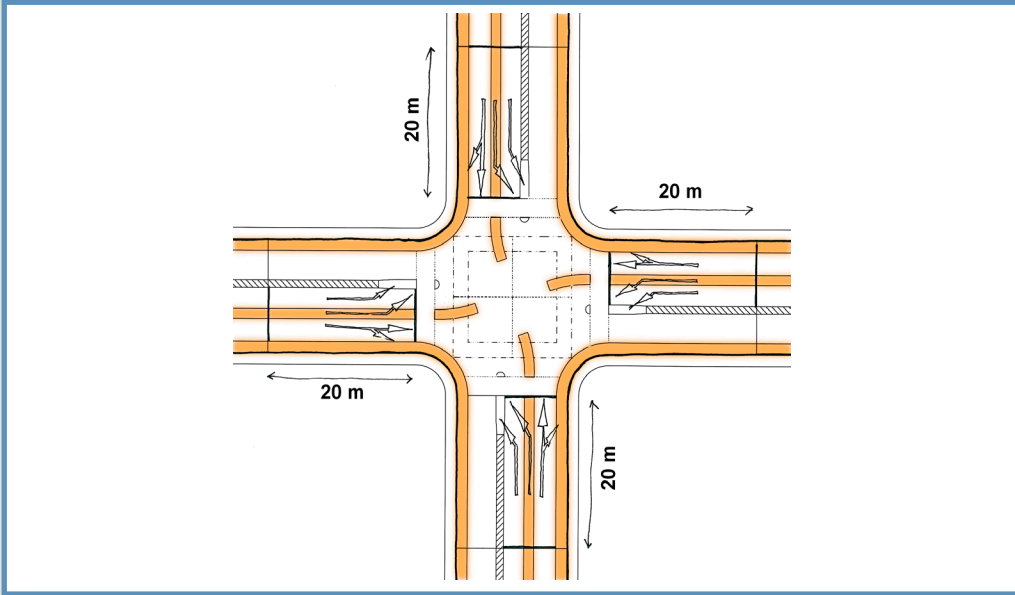
Per "casa avanzata" si intende lo spazio di attesa previsto davanti alla corsia degli autoveicoli nel quale le bici si attestano nella fase di rosso e in attesa del verde per poter partire davanti agli autoveicoli e godere di una situazione di maggior visibilità e sicurezza nell'effettuare l'attraversamento



Caso con semaforo a fasi differenti per le due correnti di traffico



Schemi funzionali



Intersezione semaforizzata con corsie ciclabili